

[Årsø Larsen.]

her findes en undtagelsesbestemmelse, nemlig den, at når forholdene taler derfor, kan justitsministeren lade være at lade opsætte skilte om 50 km som maksimumsfart; men dertil skal den højtærede minister formodentlig have ganske særlige grunde og have sine papirer i særlig god orden. Jeg tror, ministeren vil få meget svært ved at administrere denne bestemmelse.

Tag nu København. Her findes absolut færdselsårer, hvor det, hvis bilen ellers er i orden og føreren er i stand til at beherske den, aldeles ikke er uforsvarligt at køre med 60-70 km's fart, tværtimod. Der findes andre gader, hvor det ville være uforsvarligt at køre med mere end 40 km's fart. Ja men hvordan vil man gøre forskel her? Jeg tror faktisk, det ligger sådan, at man stort set kan overlade det til de motorkørende selv, idet man dog naturligvis kan hjælpe til. Jeg tænker på en videreførelse af det system, som man er begyndt at indføre visse steder i hovedstaden, selv om jeg ikke er helt klar over, om det er i overensstemmelse med loven, nemlig at man advarer trafikken fra mindre befærdede veje og gader mod at køre for hurtigt ud på eller over mere befærdede veje eller gader. Jeg tror, man skulle fortsætte i denne retning, så ville man få trafikken afviklet på den måde, at de gader, som skal tage den gennemgående trafik, om jeg så må sige, har forkørselsret fremfor sidegaderne. Det må formentlig ske ved afmærkning, og jeg tror, at det system, man har i visse storbyer i andre lande, hvor man simpelt hen har såkaldte stopgader, hvor der altså er fuldt stop ved indkørslen til gaderne, kan anbefales. Hvis det kunne tillempes i en by som København, måske ikke mange steder, men enkelte steder, ville det have den fordel, at den gennemgående trafik på udfaldsvejen kom hurtigere igennem med mindre risiko for, at der skete sammenstød i gadekrydsene.

Men det ville samtidig være ønskeligt, om man kunne gøre sig klart, at det, der tiltrænges, er, at man sørger for, at gader og veje er til at færdes på herhjemme. Her mangler der i alleruhyggeiligste grad planlægning og forudseenhed. Hvis det blev overladt til mig at afgøre, hvor der skulle stilles 50 km-skilte op, er der adskillige steder ved udfaldsvejene fra hovedstaden,

hvor jeg ville sætte sådanne skilte op. Lad mig nævne Køgevejen igennem Hvidovre; men lad mig samtidig sige, at da man byggede denne Køgevej, burde man formentlig have kunnet forudse, hvad der kunne ske, og have sørget for, at man ikke fik denne randbebyggelse. Det er jo det, der er ulykken, at man tillader, at der bygges huse ud til alle mulige udfaldsveje, ud til landeveje og ud til de allerfleste hovedveje. Det er vel kun enkelte motorveje, bygget som facade-løse motorveje, der er fritaget.

Da jeg var ungt menneske, cyklede jeg nogle gange tværs over Sjælland fra Korsør til København eller omvendt, og dengang var Osted by et par hundrede meter lang; nu tror jeg, den er 2 km lang. Hvis dette får lov at fortsætte, bliver der en bymæssig bebyggelse fra Roskilde til Ringsted, og så skal vi altså have 50 km's fart fra Roskilde til Ringsted, medmindre man vil tage noget landbrugsjord ind for at bygge en dobbeltsporet facadeløs motorvej et helt fjerde sted. Ja men kan vi ikke få denne galskab stoppet — det er muligt, at det ikke sorterer under den højtærede justitsminister, men alt det hænger jo sammen som ærte-halm. Kan vi ikke få den galskab stoppet, at folk, som ønsker at få vejen gratis, har lov til at bygge ud til en offentlig, stærkt befærde vej? I stedet for burde en sådan bebyggelse trækkes tilbage og husene samles i klynger, hvorfra der fører stikveje ud med fartbegrænsning eller eventuelt fuldt stop ved udkørslen på den stærkt befærdede vej. Jeg tror, det ville hjælpe på problemerne.

Man kan udmærket give sig til at køre frem med statistikken, men det er jo sådan, at statistik virker, alt efter som man læser den, og alt efter som man forstår den. Jeg tror ikke, at tysk eller svensk statistik ubetinget er gyldig for Danmark. Jeg har lagt mærke til, at en del af den danske statistik siger, at ulykkestallene er nedadgående — det siger ganske vist ikke, at vi er kommet langt nok ned; men det tyder da på, at der ikke er så megen brug for rigoristiske foranstaltninger. Om den svenske hastighedsbegrænsning på 50 km i timen, når man kommer til et tætbygget område, vil jeg sige, at den forekommer mig at være særdeles fornuftig og rimelig — i Sverige. Men Sverige er et andet land end Danmark. Hvis man